

2.3. 姫路駅周辺地区におけるコンパクトシティ施策と連携した事例（兵庫県姫路市）

(1) 取組の背景、経緯

姫路市では、姫路駅周辺地区において、鉄道による南北地域の分断が街の発展を大きく阻害していた。

このため、昭和48年にJR山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業を核とした姫路駅周辺土地地区画整理事業、関連道路事業からなる姫路駅周辺の総合整備事業についての基本構想を定めた。しかし、事業が長期化（昭和48年に構想策定、平成元年事業着手、平成23年高架化完了、平成20年から駅前整備に着手し平成27年完成、土地地区画整理事業は平成33年完了予定）したこと、バブル経済の崩壊や人口減少など社会・経済状況の変化に対応が求められ、構想策定時の自動車交通を優先した整備から公共交通や人を優先した整備にシフトすることとなった。

特に、駅前広場の再整備計画については、平成18年ごろから交通結節点機能の向上に加え、富山市におけるコンパクトシティの事例などから、広場空間を歩行者優先・利用活性化する潮流に合わせ、駅前広場内に活用空間として芝生広場などを設置した交流・賑わい空間の色合いも強く意識することとなった。平成21年には「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画」を策定し、クルマ中心の交通体系から環境や人に優しい公共交通中心の交通体系への移行を目指すとともに、ユニバーサルデザイン化の取組みに関しても、平成23年に「姫路市バリアフリー基本構想」を策定し、旅客施設や道路などのユニバーサルデザイン化のための具体的な施策を明確にし、取組みを進めることとなった。

このような背景から、バスやタクシー乗り場の分散により、歩行者が通りにくく車両と交錯しやすい状況にあり、歩行空間の確保や駅から公共交通や各施設等への利便性の向上が課題であった姫路駅前地区において、駅前道路のトランジットモール化を行うことになった。また、トランジットモール化に合わせて、「姫路市バリアフリー基本構想」でも位置付けられている道路のユニバーサルデザイン化についても整備が実施されることとなった。



図 2-15 姫路駅周辺のトランジットモール化概要

出典：姫路市提供資料

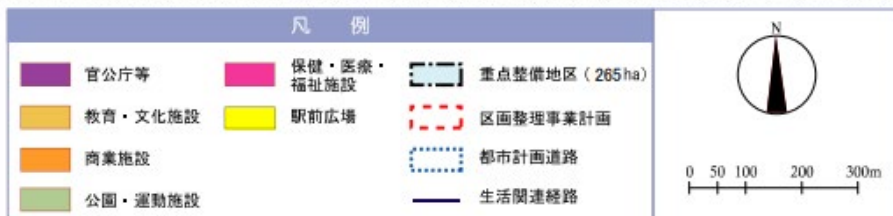
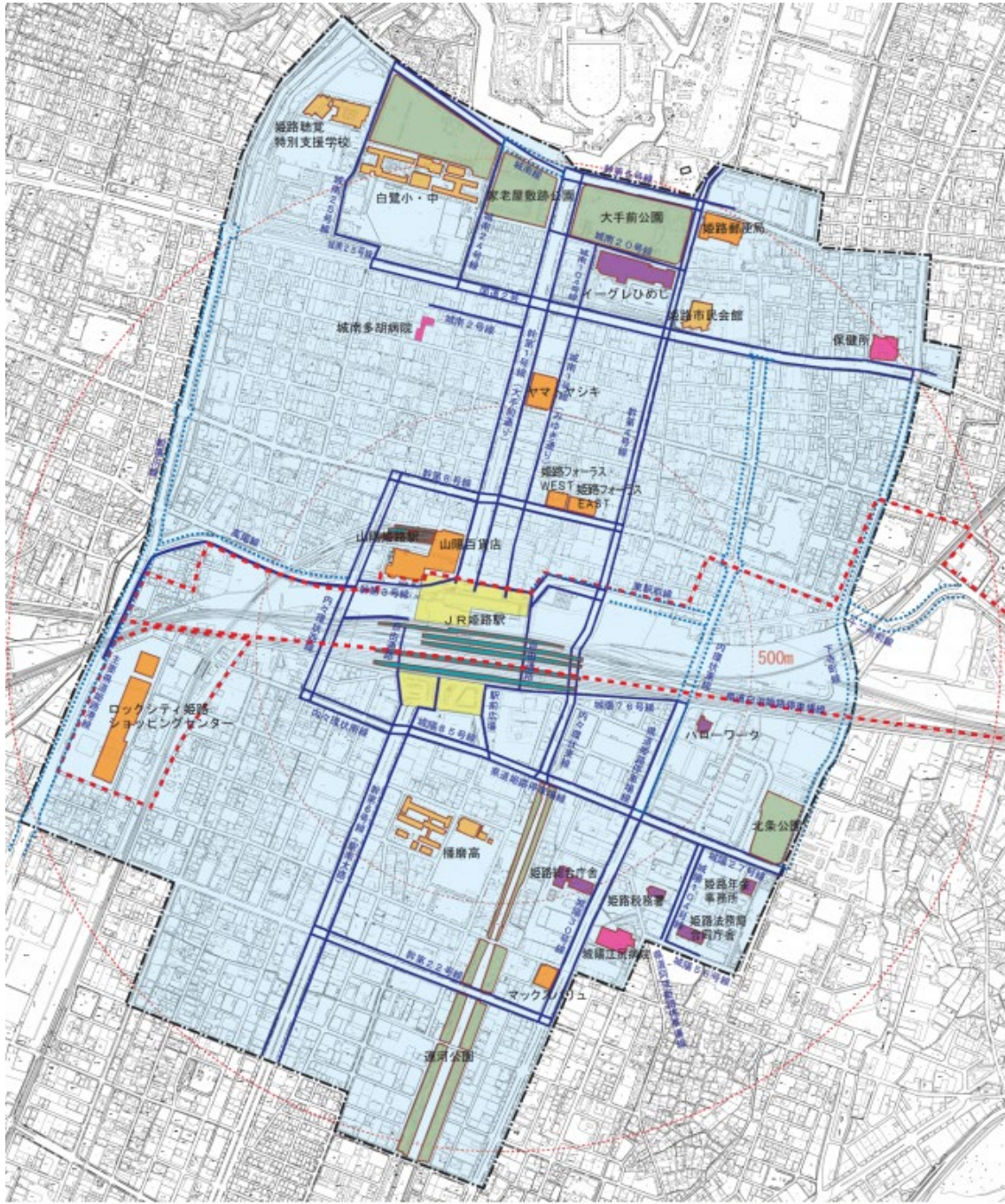


図 2-16 重点整備地区 (JR 姫路駅・山陽姫路駅周辺地区)

出典：姫路市バリアフリー基本構想

表 2-8 姫路市姫路駅地区のユニバーサルデザイン化に関係した計画等の経緯

時期	計画内容
昭和48年	国鉄高架化基本構想発表 ⇒ J R 山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業および関連事業
平成元年	高架化事業着手
平成18年ころ	富山市でのコンパクトシティ計画やまちなか賑わい広場の整備事例など ⇒ 駅前広場内に活用空間として芝生広場などを設置した交流・賑わい空間の色合いを強く意識
平成20年	駅前広場再整備事業着手
平成21年	公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 ⇒ 歩行者や公共交通を優先した「人にやさしい交通環境づくり」
平成23年	鉄道高架化完了 姫路市バリアフリー基本構想の策定 ⇒ 総合交通計画を踏まえた整備計画
平成27年	駅前広場再整備事業完了
平成33年	土地区画整理事業完了予定

(2) 取組内容

1) トランジットモール化

分散していたバスやタクシー乗り場を集約するとともに、駅前の大手通りについては、トランジットモール化し、バス、タクシー、許可車両以外の車両の通行を禁止した。



図 2-17 姫路駅周辺のトランジットモール化概要

出典：国土交通省第9回コンパクトシティ形成支援チーム会議資料より抜粋

2) 道路のユニバーサルデザイン化整備

a) 整備計画

姫路市バリアフリー基本構想で定めた重点整備地区（姫路駅周辺地区）における道路の整備メニューは、下表のとおりである。

歩道の新設に加え、既設道路では、歩道の勾配の改善や有効幅員の確保、視覚障害者誘導用ブロック設置などの整備を計画している。

表 2-9 道路のユニバーサルデザイン化整備メニュー

整備項目		整備状況	整備目標		
			短期 (~H27)	中期 (~H32)	長期 (H33~)
既設道路	歩道の舗装面の改善	一部 整備完了		○	
	歩道の縦断勾配の改善			○	
	歩道の横断勾配の改善			○	
	グレーチングの改良			○	
	車止め等の改良			○	
	柵・車止め等の移設・改良による歩道の有効幅員の確保		→		○
	自動車の速度抑制措置による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保		→		○
誘導ブロック	視覚障害者誘導用ブロックの敷設・改良	一部 整備完了		○	
障害物等	不法駐車車両の撤去		→		
	不法駐輪車両の撤去		→		
	商品・看板のはみ出しに対する指導及び撤去		→		
歩道の新設（駅前広場等）		一部	○		
自由通路の新設		整備完了	○		

出典：姫路市バリアフリー基本構想

b) 歩道の大幅な拡幅

トランジットモール化を行った大手通りでは、道路空間配分の見直しを行い、バリアフリー基本構想の理念である「だれもが安全で安心して快適に移動できる共生のまちづくり」を実現するため車道を縮小し、歩道の大幅な拡幅（約 18m→約 34m）を実施した。

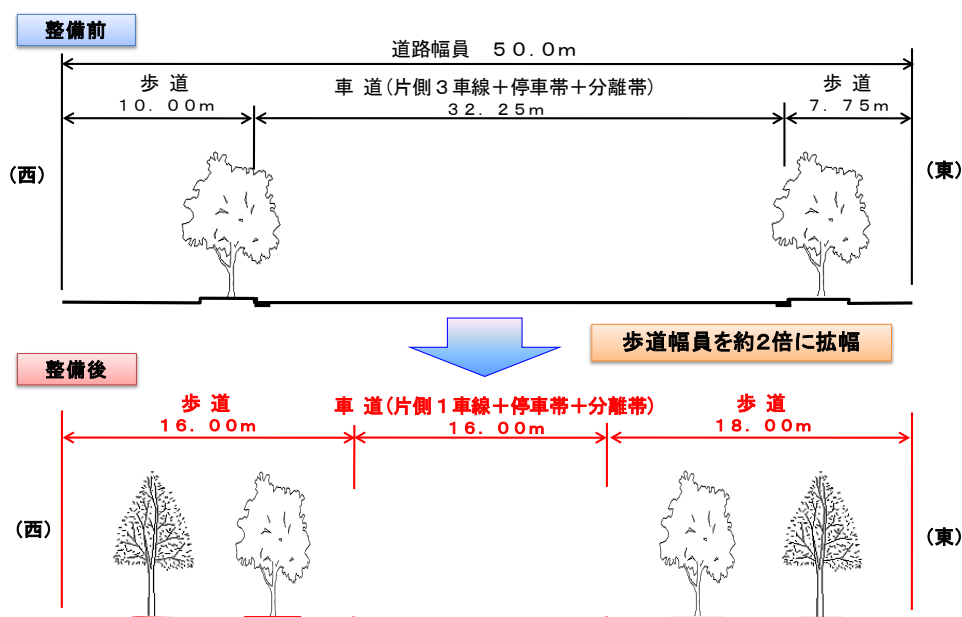


図 2-18 歩道拡幅の前後状況

出典：姫路市資料

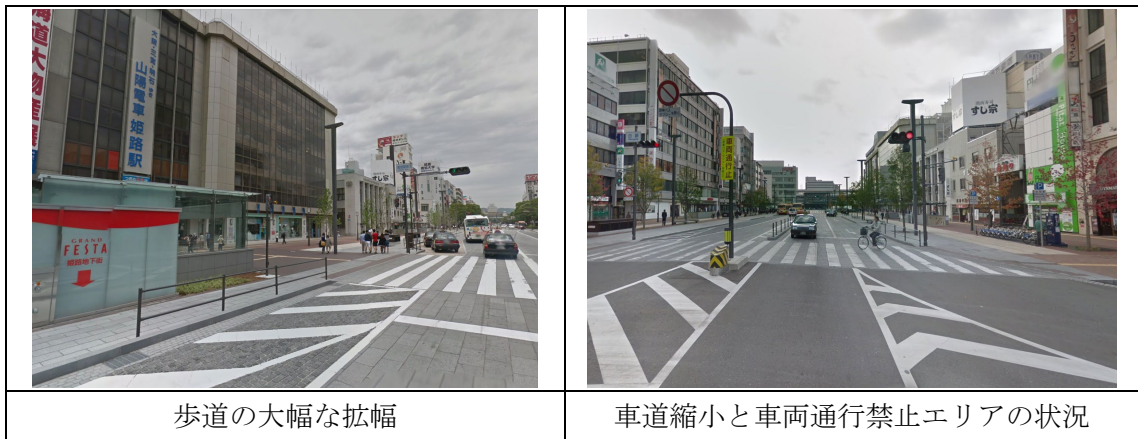


写真 2-10 歩道の大幅な拡幅状況

出典：GoogleMap

c) 無電柱化

歩道の拡幅・新設箇所では、ユニバーサルデザインに合わせて無電柱化を実施している。自歩道の整備箇所においては、広い幅員を確保していることから、地上機器を設置箇所においても、有効幅員が十分に確保されている。また、インターロッキング舗装の色調を工夫しており、景観に配慮しながら自転車と歩行者の空間配分がわかりやすい整備となっている。



写真 2-11 無電柱化箇所（自歩道整備）の状況

(3) 効果

姫路駅前の歩行者・公共交通最優先の整備やトランジットモール化により、年々減少していた駅周辺の歩行者交通量が、劇的に増加している。

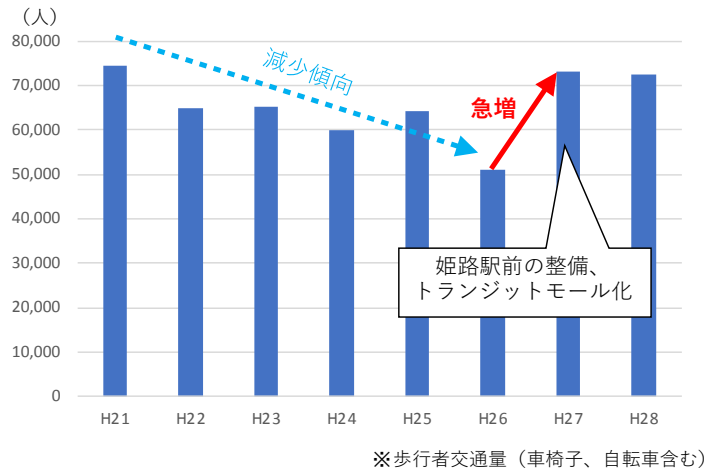


図 2-19 姫路駅周辺（主要7地点）の歩行者交通量推移

また、ユニバーサルデザイン化も踏まえた歩行空間の創出や公共交通アクセスの利便性向上により、駅周辺の賑わいに効果を及ぼしたと考えられる。

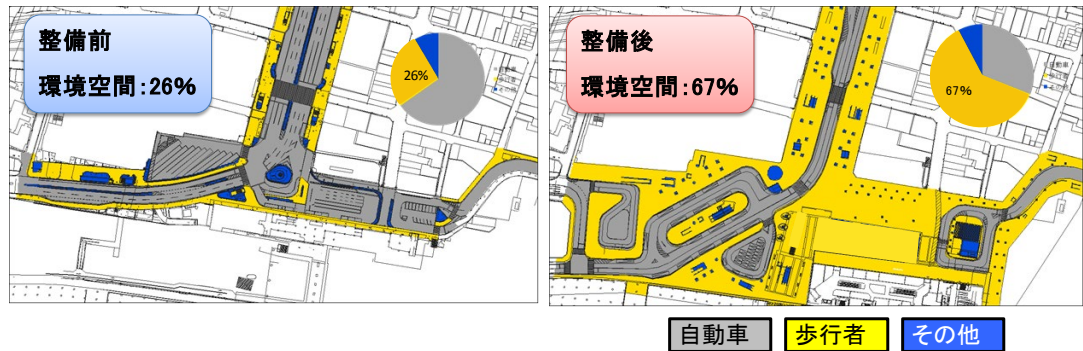


図 2-20 駅周辺整備前後の歩行空間の状況

出典：姫路市資料



図 2-21 駅周辺の賑わいの様子

出典：姫路市資料